

一般国道17号 湯沢・南魚沼地域 国道事業に関する説明会

平成30年8月8日



国土交通省 北陸地方整備局
長岡国道事務所

○道路行政における最近の話題

- 平成30年度予算概要
- 重要物流道路
- 通学路・生活道路安全対策

○湯沢・南魚沼地域における課題と対応

- 湯沢・南魚沼地域の現状と課題解消に向けて
- 平成30年度の工事等予定

○道路行政における最近の話題

平成30年度予算概要

予算総括表(H30決定)

(単位:億円)

事	項	事業費	対前年度比	国費	対前年度比
直	業	15,562	1.00	15,562	1.00
改	の	10,719	0.98	10,719	0.98
維	修	3,683	1.07	3,683	1.07
諸	等	1,160	1.00	1,160	1.00
補	業	1,634	1.13	974	1.13
地	の	925	1.03	516	1.03
I	ス	435	1.45	240	1.45
大	・	118	1.32	65	1.45
除	雪	156	1.00	104	1.00
補	差	—	—	49	1.04
有	等	24,393	1.03	141	0.68
小	計	41,588	1.02	16,677	1.00
社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業)		1,063	皆増	590	皆増
合	計	42,651	1.04	17,267	1.04

(再掲)

補助事業+社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業)	2,697	1.87	1,564	1.81
--------------------------------	-------	------	-------	------

※この他に、防災・安全交付金(国費11,117億円[対前年度比1.01])、社会資本整備総合交付金(国費8,886億円[対前年度比0.99])があり、

地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。上記には、社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業)を含む。

※社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業)は、交通拠点連携を図り、物流の効率化など生産性向上に資する空港、港湾等へのアクセス道路や連続立体交差事業について、国庫債務負担行為を活用しながら個別箇所ごとに計画的かつ集中的な支援を実施するもの。

※この他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業(国費2,090億円[対前年度比0.87])がある。また、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として社会資本整備総合交付金(国費961億円[対前年度比0.88])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

[参考] 平成30年度 公共事業関係費(国費)

政府全体：59,789億円(対前年度比1.00)

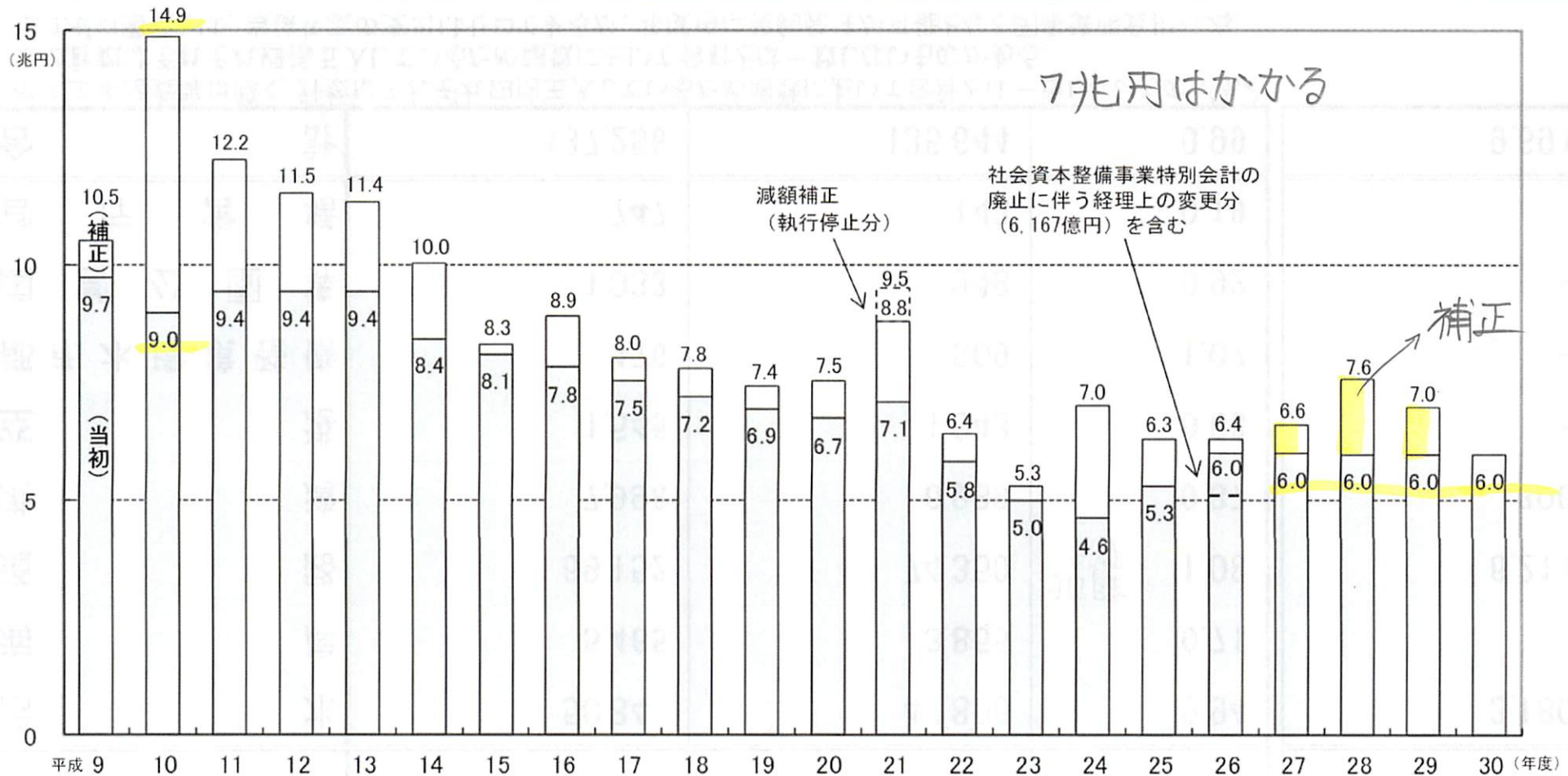
国土交通省関係：51,828億円(対前年度比1.00)

注1. 上記の他に、行政部費(国費9億円)がある。

注2. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(2,958億円)を含む。

注3. 四捨五入の関係で、各計数の和が一致しないところがある。

公共事業関係費(政府全体)の推移



本表は、予算ベースである。

平成21年度は、平成20年度で特別会計に直入されていた「地方道路整備臨時交付金」相当額(0.7兆円)が一般会計上に切り替わったため、見かけ上は前年度よりも増加(+5.0%)しているが、この特殊要因を除けば6.4兆円(▲5.2%)である。

平成23年度及び平成24年度については同年度に地域自主戦略交付金へ移行した額を含まない。

平成25年度は東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)及び国有林野特別会計の一般会計化に伴い計上されることとなった直轄事業負担金(29億円)を含む。また、これら及び地域自主戦略交付金の廃止という特殊要因を考慮すれば、対前年度+182億円(+0.3%)である。

平成23～30年度において、東日本大震災の被災地の復旧・復興や全国的な防災・減災等のための公共事業関係予算を計上しており、その額は以下の通りである。

H23一次補正: 1.2兆円、H23三次補正: 1.3兆円、H24当初: 0.7兆円、H24一次補正: 0.01兆円、H25当初: 0.8兆円、H25一次補正: 0.1兆円、H26当初: 0.9兆円、H26補正: 0.002兆円、H27当初: 1.0兆円、H28当初: 0.9兆円、H28二次補正: 0.06兆円、H29当初: 0.7兆円、H30当初(案): 0.6兆円(平成23年度3次補正までは一般会計ベース、平成24年度当初以降は東日本大震災復興特別会計ベース。

また、このほか東日本大震災復興交付金がある。)。

平成26年度については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う経理上の変更分(これまで同特別会計に計上されていた地方公共団体の直轄事業負担金等を一般会計に計上)を除いた額(5.4兆円)と、前年度(東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)を除く。)を比較すると、前年度比+1,022億円(+1.9%)である。なお、消費税率引き上げの影響を除けば、ほぼ横ばいの水準である。

北陸地方整備局(直轄)の平成30年度予算

【直轄：事業費】

(単位：百万円)

区分	平成29年度 (A)	平成30年度 (B)	伸率 (B)/(A)	国庫債務負担行為 (ゼロ国債) [H30-H31]
治 水	50,841	47,806	0.94	3,180
海 岸	5,465	3,855	0.71	-
道 路	69,152	74,350	北陸 だけ 1.08	6,211
港 湾	7,998	6,989	0.87	300
空 港	1,545	1,043	0.68	-
都市水環境整備	476	509	1.07	-
国営公園等	1,033	948	0.92	-
官庁営繕	747	143	0.19	-
合 計	137,256	135,644	0.99	9,691

※ 1. 工事諸費等は除く。計数はそれぞれ四捨五入しているため端数において合計とは一致しないものがある。

※ 2. 計数はそれぞれ四捨五入しているため端数において合計とは一致しないものがある。

※ 3. ゼロ国債とは、当該年度の支出はゼロであるが、年度内に契約発注が可能となる国庫債務負担行為。

背景・必要性

① 道路財特法※に基づく財政上の特別措置の期限切れへの対応

- 今年度末に期限が切れる国費率のかさ上げ措置が延長されない場合、自治体の負担が増大 ※道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律

→10年伸ばした
除雪補助制度



落石による死傷事故

災害により通行
できなくなった道路

② 道路利用の安全性の更なる向上

- 老朽化が進む道路の修繕が急務
※市町村管理を含む全橋梁73万橋の54%で点検が完了、うち61%で措置が必要(H28年度末時点)
- 道路区域外からの落石や土砂崩れ等により、交通事故等が発生
- 災害時に重要な輸送路の啓開・復旧を被災自治体が迅速に行うのは困難
- 下水道の管路等の占用物件の損壊により、道路陥没等が発生
- 幅員が狭い歩道の電柱等が、歩行者や車いすの安全・円滑な通行を阻害



下水道の老朽化
による道路陥没

電柱により通学児童
が車道にはみ出す

③ 物流生産性の向上

- 国際海上コンテナ車等が増加する中、道路構造上の制約による通行の支障が物流生産性の向上を阻害



法案の概要

1. 道路整備に関する財政上の特別措置の継続

- 道路の改築に対する**国費率のかさ上げ措置を平成39年度末まで延長**【道路財特法】

2. 道路利用の安全性の更なる向上

- 道路区域外からの落石等を防ぐため、現行制度を拡充し、沿道区域内の土地管理者への**損失補償を前提とした措置命令権限**を規定【道路法】
- 重要物流道路(後掲)及びその代替・補完路について、災害時の**道路啓開・災害復旧を国が代行**【道路法】
- 占用物件の損壊による道路構造や交通への支障を防ぐため、**占用者による物件の維持管理義務、当該義務違反者への措置命令権限**を規定【道路法】
- 歩行者や車いすの安全・円滑な通行を確保するため、**占用制限の対象に「幅員が著しく狭い歩道で特に必要な場合」**を追加【道路法】

※現行では「災害時の被害拡大防止」「車両の能率的な運行確保」のため特に必要な場合に占用制限が可能



災害時の道路啓開

法案の概要

3. 「重要物流道路制度」(新設)による物流生産性の向上

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」※として指定し、機能強化、重点支援を実施

○国際海上コンテナ車等の円滑な通行を図るため、通常の道路より水準が高い**特別の構造基準**を設定【道路法】

※当該基準を満たした道路については国際海上コンテナ車等の通行に係る許可を不要とする【車両制限令】

○高速道路から物流施設等に直結する道路の整備に係る**無利子貸付制度**を新設【道路財特法】

○重要物流道路及びその代替・補完路について、災害時の**道路啓開・災害復旧を国が代行**【道路法】(再掲)

※高規格幹線道路、地域高規格道路、直轄国道、空港港湾アクセス道等から指定



【目標・効果】 平常時・災害時を問わず、安定的かつ安全・円滑に利用可能な道路網を確保

(KPI)①: 豪雨による被災通行規制回数・時間の削減 143件/年・2,823時間/年(過去5年間平均) → 10年後には概ね半減

②: 国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可必要台数の削減 約30万台(H28年度) → 10年後には概ね半減

平常時のネットワーク

主な課題

- **トラックドライバーの高齢化**が進行し、人口減少・少子高齢化に伴い深刻なドライバー不足が顕在化
- **国際海上コンテナ車(40ft背高)*の台数が5年間で約1.5倍に増加**
(H24:約20万台→H28:約30万台) 等

※ 道路の通行には特車通行許可が必要

災害時のネットワーク

主な課題

- 熊本地震では、熊本県内の緊急輸送道路約2千kmのうち50箇所¹で通行止めが発生
- 災害時に道路について不安がある・やや不安があると回答した方は5割以上で前回より増加(H24:50.6%→H28:53.8%、内閣府) 等

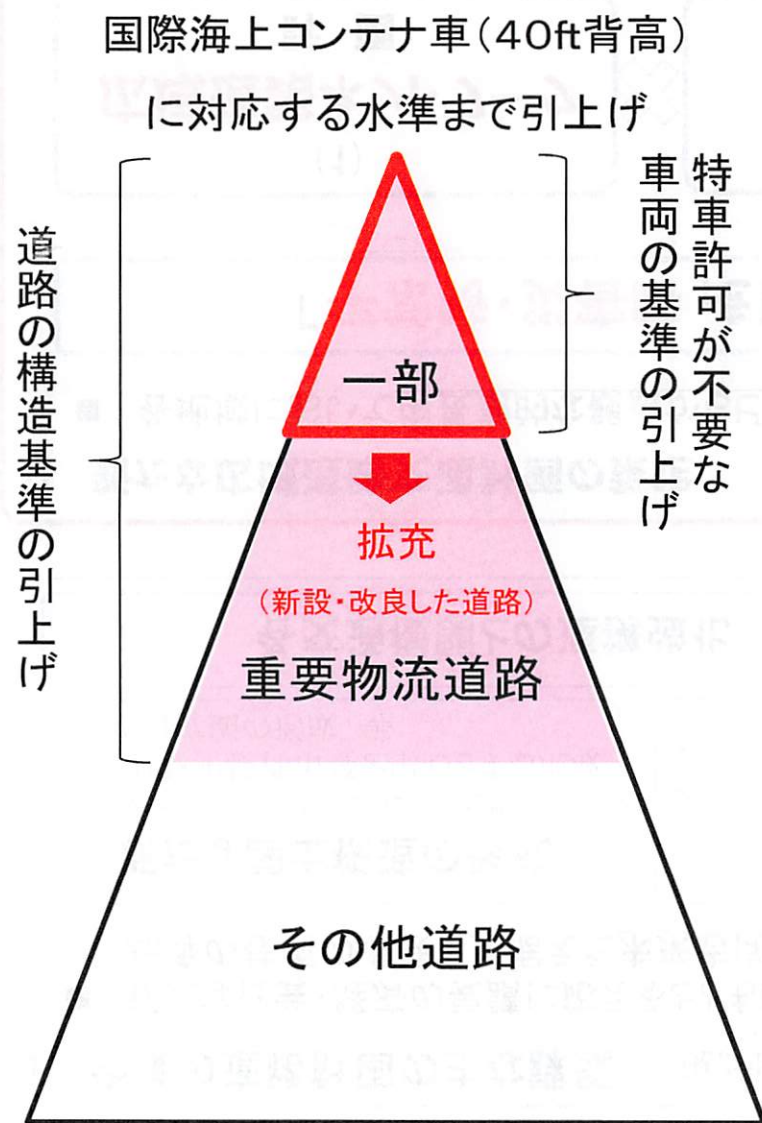
重要物流道路

＜＜平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な物流の確保＞＞

広範で複雑な現在のネットワークや拠点の絞り込みを行い、基幹となるネットワークを計画路線も含め構築

機能強化・重点支援

- ・トラックの大型化に対応した道路構造の強化
- ・災害時の道路の啓開・復旧の迅速化(地方管理道路の災害復旧等代行制度の創設)
- ・民間直結スマートICに係る無利子貸付制度の創設 等



① 国際海上コンテナ車(40ft背高)の走行が多く、構造的に支障のない区間を指定。

② 国際海上コンテナ車(40ft背高)の区間内の走行は特車許可手続きは不要。



国際海上コンテナ車(40ft背高)

I 今後の道路計画の主な課題 (現計画※はH10以降未改定) ※広域道路整備基本計画

- 新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT・自動運転等の技術の進展を見据えた未来志向の計画が必要。

新たな国土構造の形成

- ・ スーパーメガリージョンの実現
- ・ 中枢・中核都市等を中心とする地域の自立圏の形成 等

グローバル化

- ・ インバウンドへの対応
- ・ 国際物流の増加への対応 等

国土強靱化

- ・ 災害リスク増大への対応
- ・ 代替機能の強化の必要性 等

各交通機関との連携強化

ICT活用・自動運転社会への対応

II 新たな広域道路交通計画の策定

- 各地域において中長期的な観点からビジョン、計画を策定(定期的に見直し)

「平常時・災害時」を問わない「物流・人流」の確保・活性化

(1)

広域道路ネットワーク
計画

(2)

交通・防災拠点
計画

(3)

ICT交通マネジメント
計画

重要物流道路の指定・地域高規格道路等の広域道路ネットワークの再編 等

<策定主体>

<検討体制>

国土交通省

- 今後の広域的な道路交通のあり方
- 重要物流道路の指定(国交大臣)
- 代替路・補完路の指定(国交大臣)
- 地域高規格道路等の再編・指定(国交大臣) 等

- 社整審道路分科会基本政策部会、物流小委員会等の意見を伺いながら検討



全国的な視点からの調整

地方ブロック

各地方整備局長が策定(各地方整備局単位)

ビジョン(ブロック)

+

計画(ブロック)

- 各地方ブロック幹線道路協議会※1で、有識者等の意見※2を伺いながら検討
- ※1 地方整備局、都道府県、政令市、高速会社等で構成
- ※2 社整審地方小委員会、地域道路経済戦略研究会地方研究会の活用



都道府県間や地方ブロック間の調整

都道府県

都道府県知事・政令市長が策定(各都道府県単位)

ビジョン(都道府県)

+

計画(都道府県)

- 各都道府県幹線道路協議会で、有識者等の意見※を伺いながら検討
- ※ 地域の大学等との連携
- 代替路・補完路は、緊急輸送道路ネットワーク協議会※と連携して検討
- ※ 地方整備局、都道府県、政令市、高速会社、警察、自衛隊等で構成

■ **ビッグデータ**を活用した生活道路対策等の実施により、速度抑制や通過交通の進入抑制を図り、歩行者・自転車中心の空間づくりを推進します。

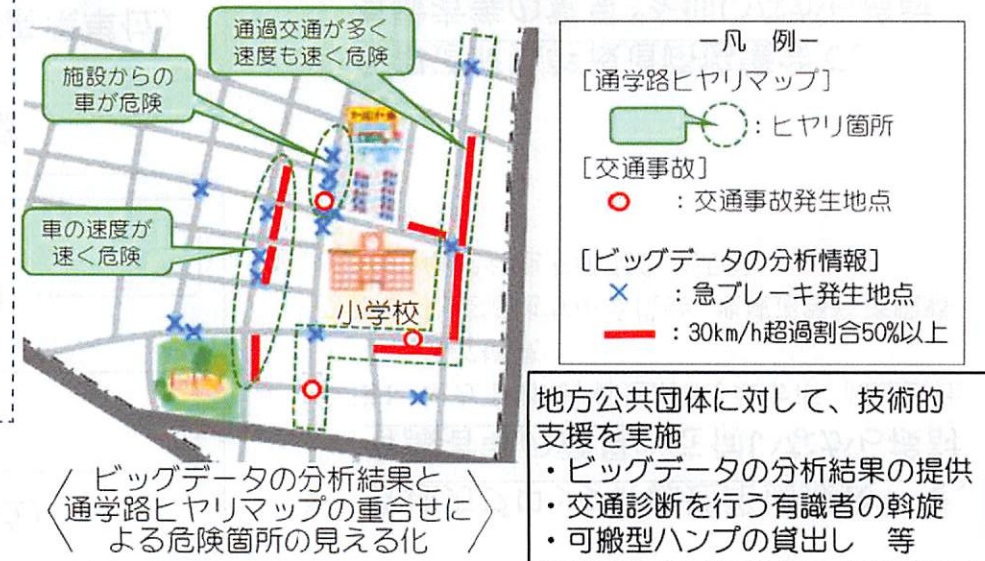
<背景/データ>

- 平成29年の交通事故死者数は3,694人で、昭和23年以降の統計で最少（警察庁）
- 人口10万人あたりの自動車乗車中の死者数は67の中で最少であるが、歩行中・自転車乗車中では最多^{参9}
- 歩行中・自転車乗車中の死者の約半数は自宅から500m以内の身近な道路で発生（平成28年）
- 「生活道路対策エリア」登録状況：470エリア（平成29年12月末時点）
- 「通学路交通安全プログラム」策定状況：1,529市町村（平成28年3月末時点）

- ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所を特定し、速度抑制や通過交通進入抑制の対策を実施する「生活道路対策エリア」を拡大し対策を推進するとともに、対策及び効果検証の好事例を共有
- 「通学路交通安全プログラム^{参10}」に基づくPDCAサイクルの継続的な取組を支援
- 自動車ドライバーによる歩行者等への配慮が自然になされる環境づくりに向け、混在、共存等により道路空間を活用する事例の収集・整理・分析等を実施

参 9：人口10万人あたり死者数（平成26年）
 [自動車乗車中] 1位 日本 1.2人、最下位 アメリカ 7.0人
 [歩行中・自転車乗車中] 1位 イギリス 0.9人、最下位 日本 2.0人
 参10：学校、教育委員会、道路管理者、警察等が連携して策定

[ビッグデータを活用した生活道路対策の取組]



[速度抑制の対策例]



<ハンプ>

[道路上に設けた凸部で、車両の速度を抑制]

[通過交通の進入抑制の対策例]



<ライジングボラード>

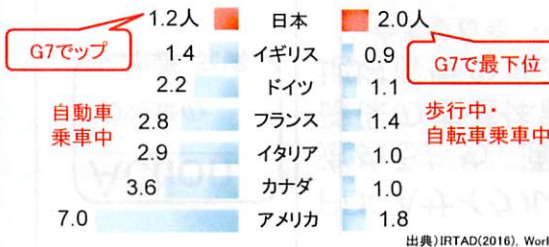
[自動昇降する車止めで、通過交通の進入を抑制]

▶ ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所を特定し、速度抑制や通過交通進入抑制の対策を実施可能

【交通事故の状況】

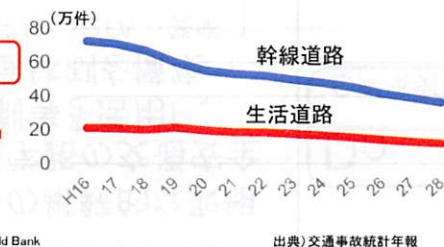
■自動車乗車中はG7で最も安全
歩行者・自転車乗車中はG7で最下位

【人口10万人あたり交通事故死者数の比較】



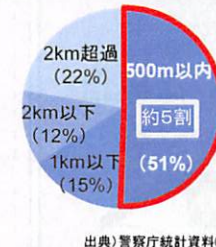
■生活道路の事故件数は、幹線道路と比較し減少率が小さい

【道路種別の交通事故件数の推移】



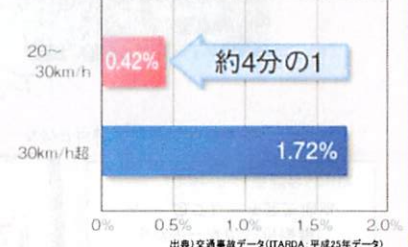
■約半数が自宅から500m以内で発生

【自宅からの距離別死者数(歩行者・自転車)】



■衝突速度が30km/hを超えると致死率が急激に上昇

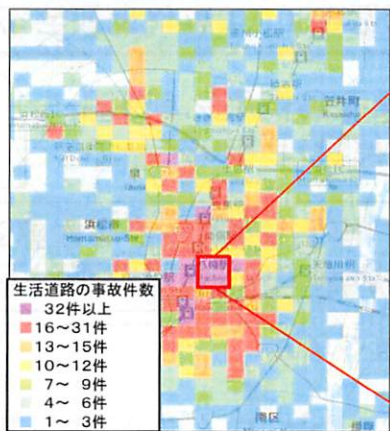
【生活道路の速度別の致死率】



平成28年度から生活道路対策エリアの登録・取組を開始
(H30.3時点で487エリア(286市町村)で取組を実施中)

＜対策エリア候補の抽出＞

■事故データ等を活用し、対策候補エリア候補を抽出



＜ビッグデータを活用した生活道路対策＞

【これまで】

■事故発生箇所に対する
対症療法型対策



【ビッグデータの活用により】

■速度超過、急ブレーキ多発、抜け道等の
潜在的な危険箇所を特定



【対策例】

【速度抑制】



ハンプ

【通過交通の進入抑制】



ライジングボラード

地方公共団体が主体的に取り組む内容

国等による情報提供・支援内容

【生活道路対策エリア候補の抽出】

交通事故データ等を活用し、候補区域を抽出

- ・ゾーン30指定(検討を含む)区域と整合を図って抽出
- ・関係する道路管理者及び警察と協議を行い、合意を得る

【生活道路対策エリアの登録】

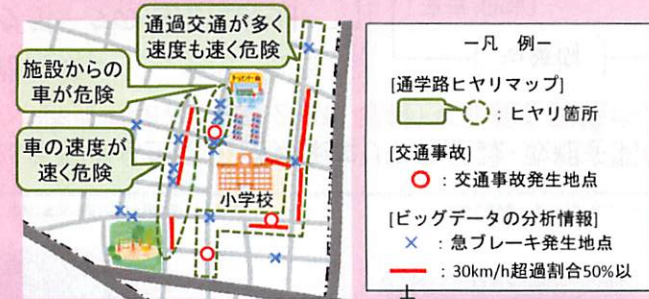
登録様式を作成し、直轄国道事務所等(安推連事務局)へ登録申請

【メッシュデータ等の提供】

交通事故総合分析センター(ITARDA)HPで生活道路の交通事故発生状況を公開
※地域メッシュ(約500m×500m)別

【技術的支援】

- ・ビッグデータの分析結果の提供
- ・通学路ヒヤリマップとビッグデータの分析結果の重ね合わせ



<通学路ヒヤリマップとビッグデータの分析結果の重ね合わせイメージ>

・可搬型ハンプの貸出し



・交通安全診断を行う有識者の斡旋

【財政的支援】

防災・安全交付金による支援

Plan

○点検、計画策定

地域協働の推進体制の構築

PDCAサイクルの継続的な取組を進めるため、通学路の交通安全確保の推進体制等を活用し、地域協働の推進体制を構築

- ・教育委員会 ・学校 ・PTA ・警察
- ・道路管理者 ・自治会代表者 等

Do

○対策実施

Action

○対策の
改善・充実

Check

○対策効果の把握

【取組の公表】

地域住民や道路利用者等の理解と協力を得るために、各市町村のホームページや広報誌等を活用して積極的に情報発信

用途	道路区間	交差点	
交通量の抑制		<ul style="list-style-type: none"> ライジングボラードの設置 バリケードの設置 	
速度の抑制	<ul style="list-style-type: none"> ハンプ・スムーズ歩道 狭さく シケイン 警戒標識 速度検知センサーの設置 	<ul style="list-style-type: none"> ハンプ・スムーズ歩道 狭さく 路面標示 ・ 警戒標識 交差点のカラー舗装化 歩行者感知システムの設置 交差点改良 	
歩行空間等の確保	<ul style="list-style-type: none"> 歩道設置 無電柱化 踏切拡幅 カラー舗装 ラバーポール等の設置 二段階横断施設 平張コンクリート設置 	<ul style="list-style-type: none"> 路側帯拡幅 自転車通行空間 防護柵 ブロック系舗装 外側線の高輝度化 側溝の改修 	<ul style="list-style-type: none"> 防護柵 歩道だまりの確保
ドライバーの視認性向上		<ul style="list-style-type: none"> 道路反射鏡 目かくし板撤去 立入防止フェンスの移設 	
関係者との連携・協力の取組事例	<ul style="list-style-type: none"> 地域との連携による対策の実施 対策の検討 通学路交通安全プログラムの策定 	<ul style="list-style-type: none"> 合同点検の実施 整備効果の把握 情報発信 	

※具体事例は、「通学路・生活道路の安全確保に向けた道路管理者による対策実施事例」に掲載

URL: <http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen.html> (生活道路の交通安全対策に関するポータルサイト)

○新潟市中央区日和山地区では、^{ひより やま}小学校移転に伴う通学路の安全確保について、住民と協働で検討（平成28年3月に「生活道路対策エリア」に登録）。

○ビッグデータを活用することで住民との課題共有の円滑化に繋がり、平成28年11月に交通規制や物理的デバイス等による具体的な対策内容を決定。

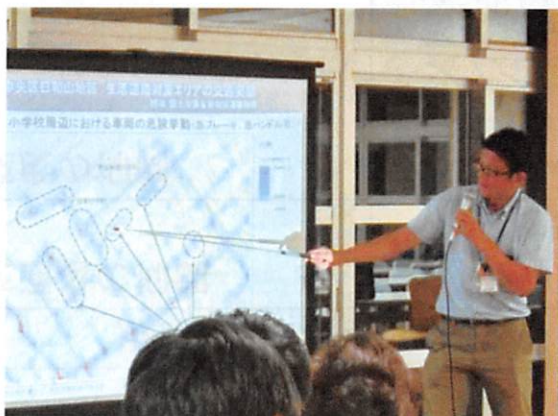
■新潟市日和山小ワークショップ

<構成メンバー>

- ・日和山小学校、PTA、交通安全推進協議会、新潟柳都中学校、日和山小セーフティスタッフ
- ・コミュニティ協議会、関係自治会
- ・埼玉大学、新潟青陵大学、(公財)国際交通安全学会
- ・国土交通省、新潟中央警察署、新潟市



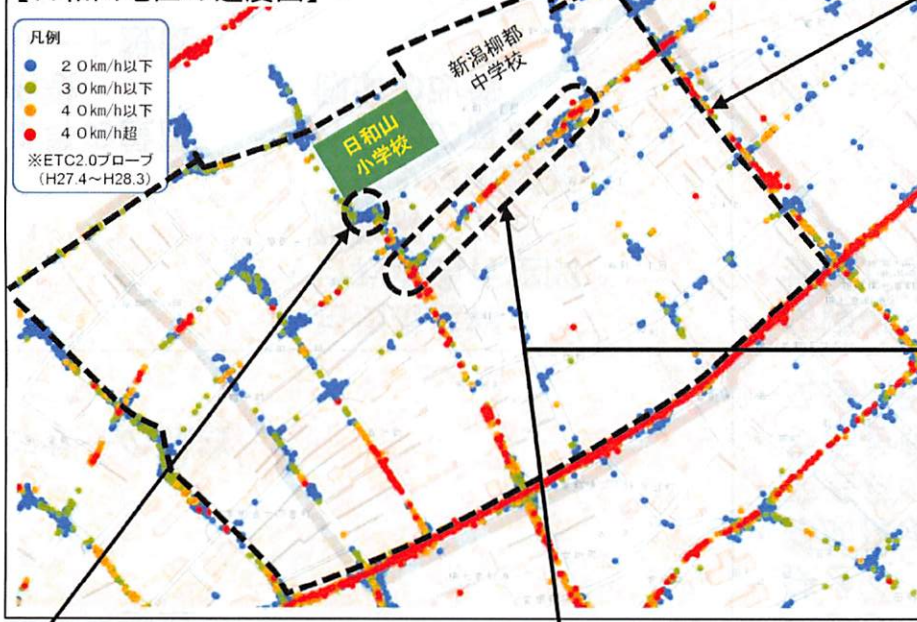
新潟市日和山小ワークショップの開催状況



ワークショップでのビッグデータ分析結果の活用

■新潟市中央区日和山地区の対策エリアのビッグデータ分析結果と主な対策内容

【日和山地区の速度図】



ゾーン30の指定



狭さくの設定



歩道設置＋スムーズ歩道設置



通行規制＋ライジングボラード設置

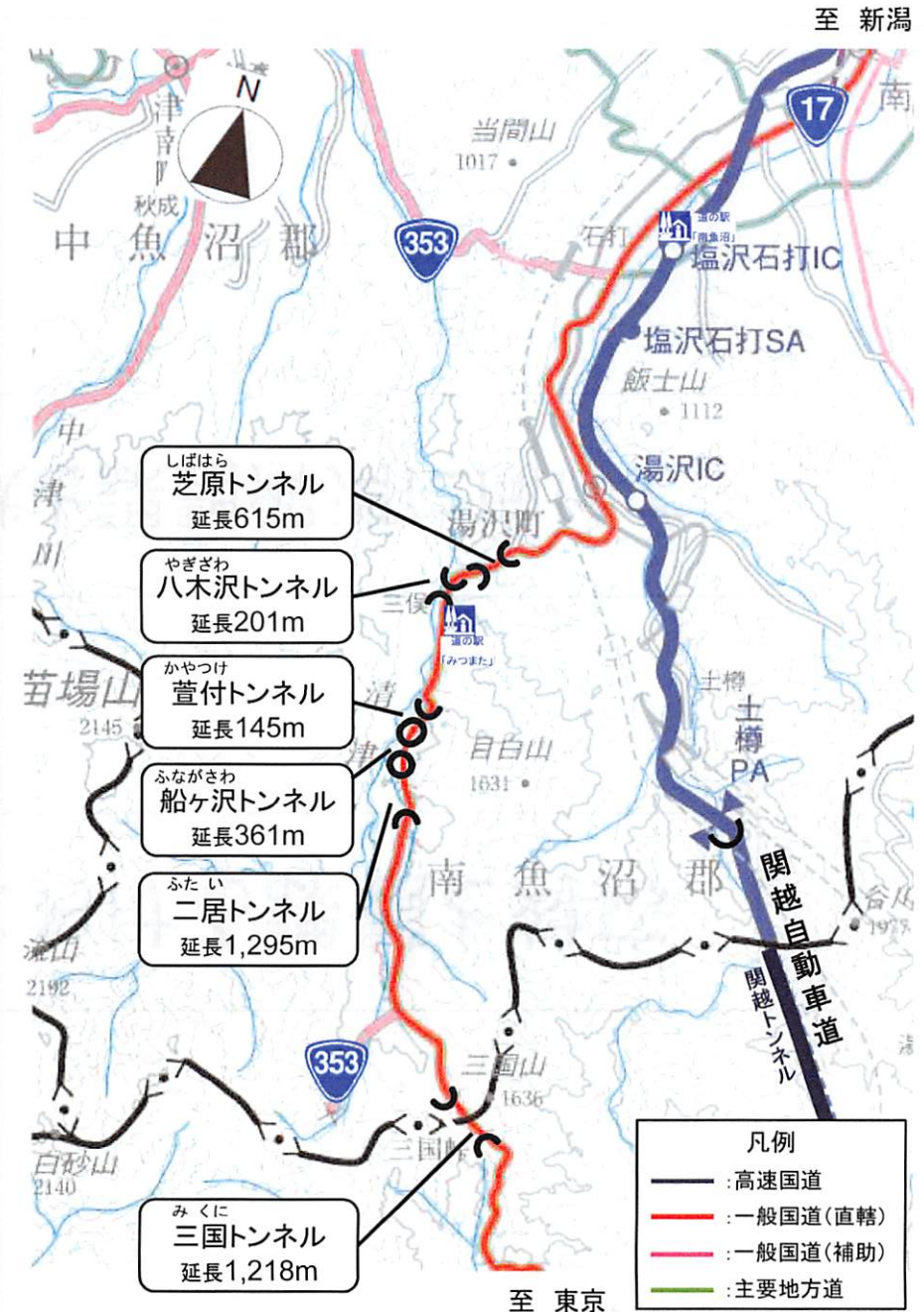


○湯沢・南魚沼地域における課題と対応

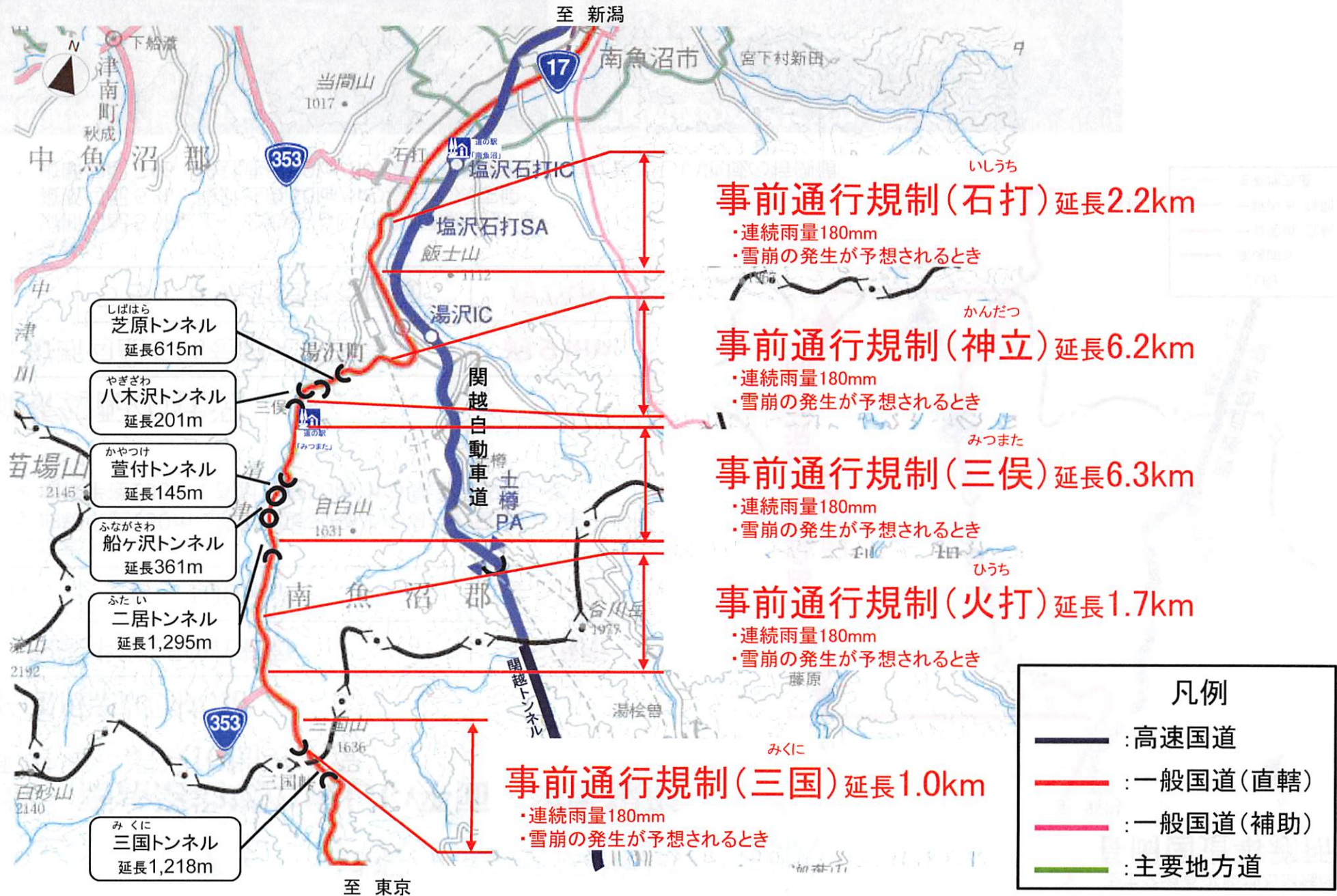
湯沢・南魚沼地域の現状と課題解消に向けて

① 湯沢・南魚沼地域のトンネル現況

	トンネル諸元	トンネル断面	現況写真
芝原トンネル	施工年次：昭和37年 延長：615m 現況車道幅員：6.0m 現況交通量：1,854台/日 大型車混入率：29.8%	<p>【現況】6.2m (0.1-3.0-0.1)</p>	
八木沢トンネル	施工年次：昭和37年 延長：201m 現況車道幅員：5.5m 現況交通量：1,854台/日 大型車混入率：29.8%	<p>【現況】6.25m (0.3-2.75-2.75-0.45)</p>	
萱付トンネル	施工年次：昭和37年 延長：145m 現況車道幅員：5.5m 現況交通量：1,854台/日 大型車混入率：29.8%	<p>【現況】6.3m (0.4-2.75-2.75-0.4)</p>	
船ヶ沢トンネル	施工年次：昭和37年 延長：361m 現況車道幅員：5.5m 現況交通量：1,854台/日 大型車混入率：29.8%	<p>【現況】6.3m (0.4-2.75-2.75-0.4)</p>	
二居トンネル	施工年次：昭和37年 延長：1,295m 現況車道幅員：5.5m 現況交通量：1,854台/日 大型車混入率：29.8%	<p>【現況】6.3m (0.4-2.75-2.75-0.4)</p>	



② 湯沢・南魚沼地域の事前通行規制区間



③ 湯沢・南魚沼地域の厳しい平面・縦断線形 (群馬県境～湯沢IC間の状況)

○平面曲線の状況

曲線半径150m未満	25箇所
うち、100未満	13箇所

<参考>

曲線半径150m：設計速度50km/hの場合の望ましい最小半径

曲線半径100m：設計速度50km/hの場合の最小半径

○縦断勾配の状況

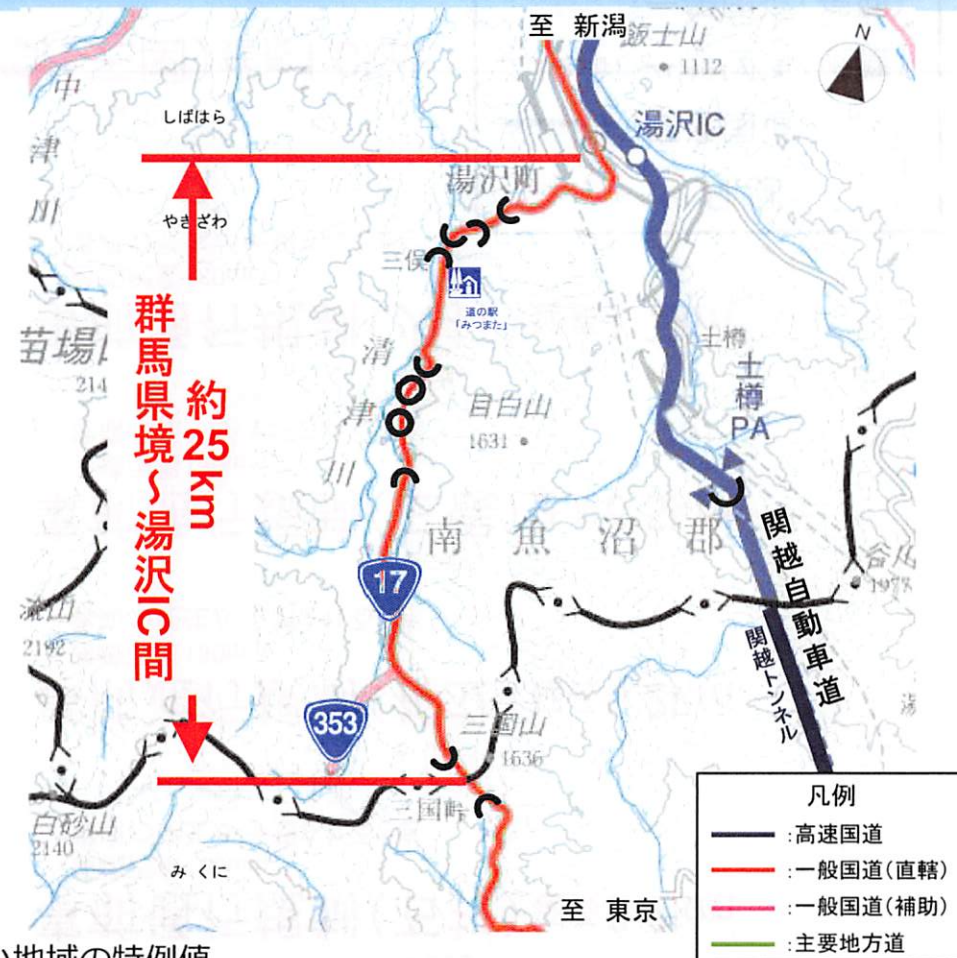
縦断勾配5%を超える区間	約9km
うち、6%を超える区間	約1km

<参考>

縦断勾配5%以上：必要に応じて登坂車線を設置

縦断勾配6%：設計速度50km/hの場合の規定値

縦断勾配7%：設計速度50km/hの場合で積雪寒冷の度が甚だしい地域の特例値



- 昭和37年度 二居、船ヶ沢、萱付、八木沢、芝原の各トンネル完成
- 昭和59年度 清津川ダム 実施計画着手
- 平成14年度 清津川ダム 実施計画調査の中止
- 平成21年度 三俣地区道の駅事業着手
- 平成20年度 三国防災（新三国トンネル）事業着手
- 平成25年度 新三国トンネル起工式
道の駅みつまた開所
- 平成29年度 三俣防災事業新規事業化



幅員狭小のトンネルや

厳しい道路線形（急坂、ヘアピンカーブ等）

- 冬期を含め円滑な交通確保に課題
- 大型車の通行に支障

老朽化の進行

- 維持管理費用の増大、対策実施に伴う交通規制の増加
- 約50年を経過し、年々確実に老朽化

事前通行規制

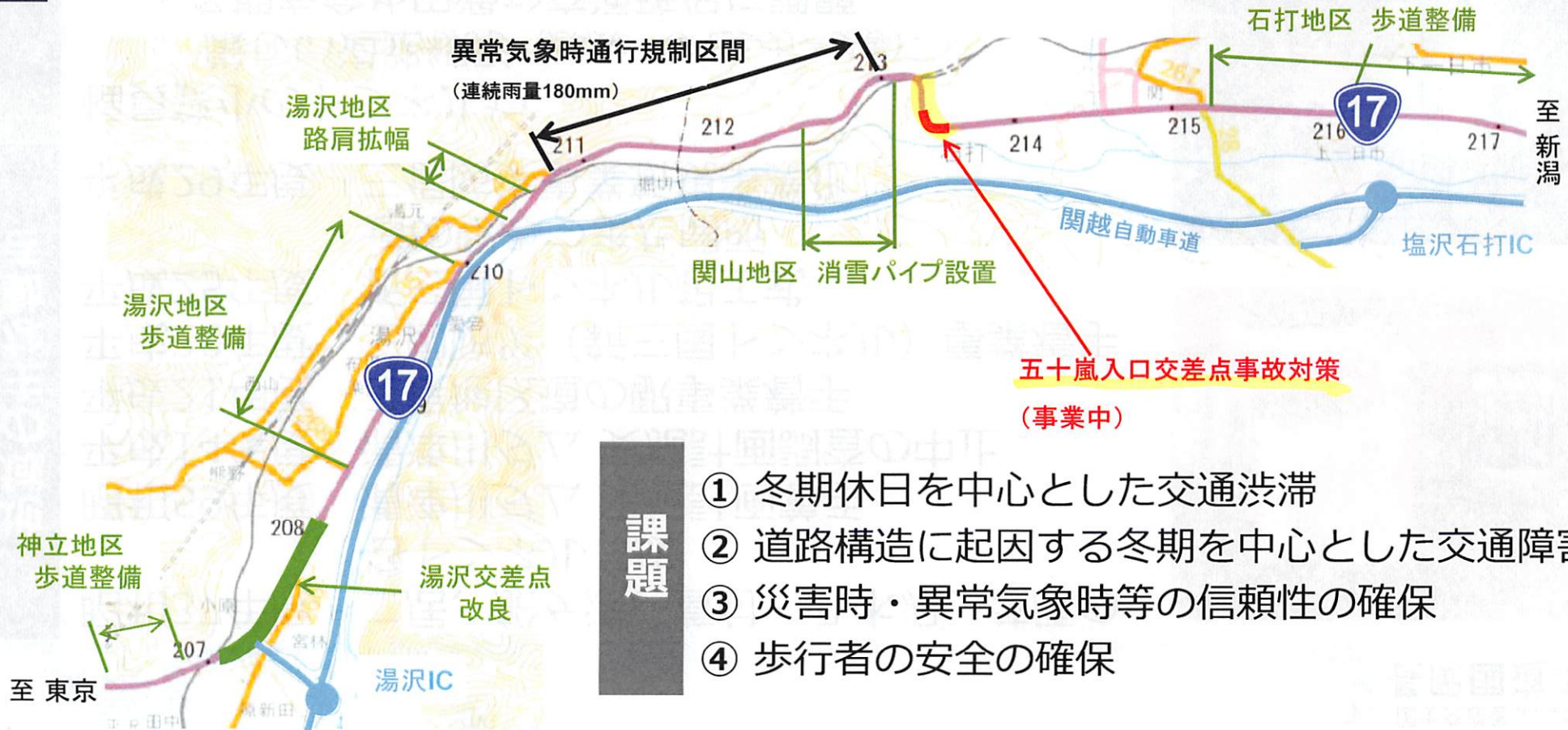
- 日常生活や経済活動等への悪影響

湯沢・南魚沼間の課題解消

主な経緯

平成 2 年度 湯沢交差点改良 事業着手
 平成12年度 P I でルート案選定
 平成13年度 湯沢交差点改良完了
 平成14年度 湯沢地区歩道未整備区間の歩道整備事業着手
 平成17年度 神立地区歩道未整備区間の歩道整備事業着手

平成19年度 関山地区で消雪パイプ設置完了
 平成20年度 石打地区歩道未整備区間の歩道整備事業着手
 平成26年度 五十嵐入口交差点事故対策事業着手
 平成29年度 湯沢地区路肩拡幅着手



課題

- ① 冬期休日を中心とした交通渋滞
- ② 道路構造に起因する冬期を中心とした交通障害
- ③ 災害時・異常気象時等の信頼性の確保
- ④ 歩行者の安全の確保

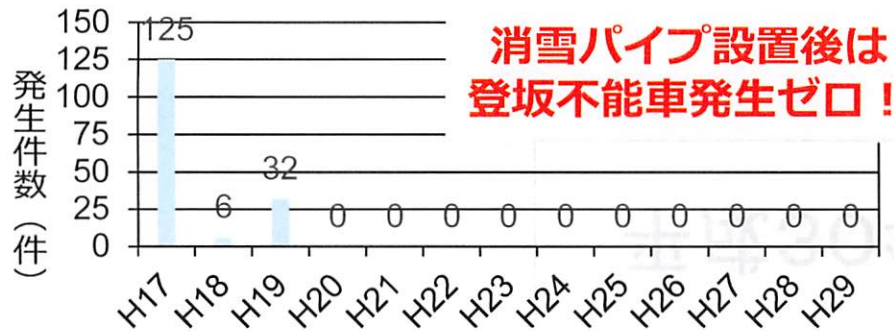
塩沢地区における登坂不能車対応等



H10年2月に発生した登坂不能車



H15年12月に発生した登坂不能車



**消雪パイプ設置後は
登坂不能車発生ゼロ!**

関山地区（消雪パイプ設置区間）における登坂不能発生件数



**関山スノーシェッド前後に
対向車接近表示システム
を設置 (H17~H18)**

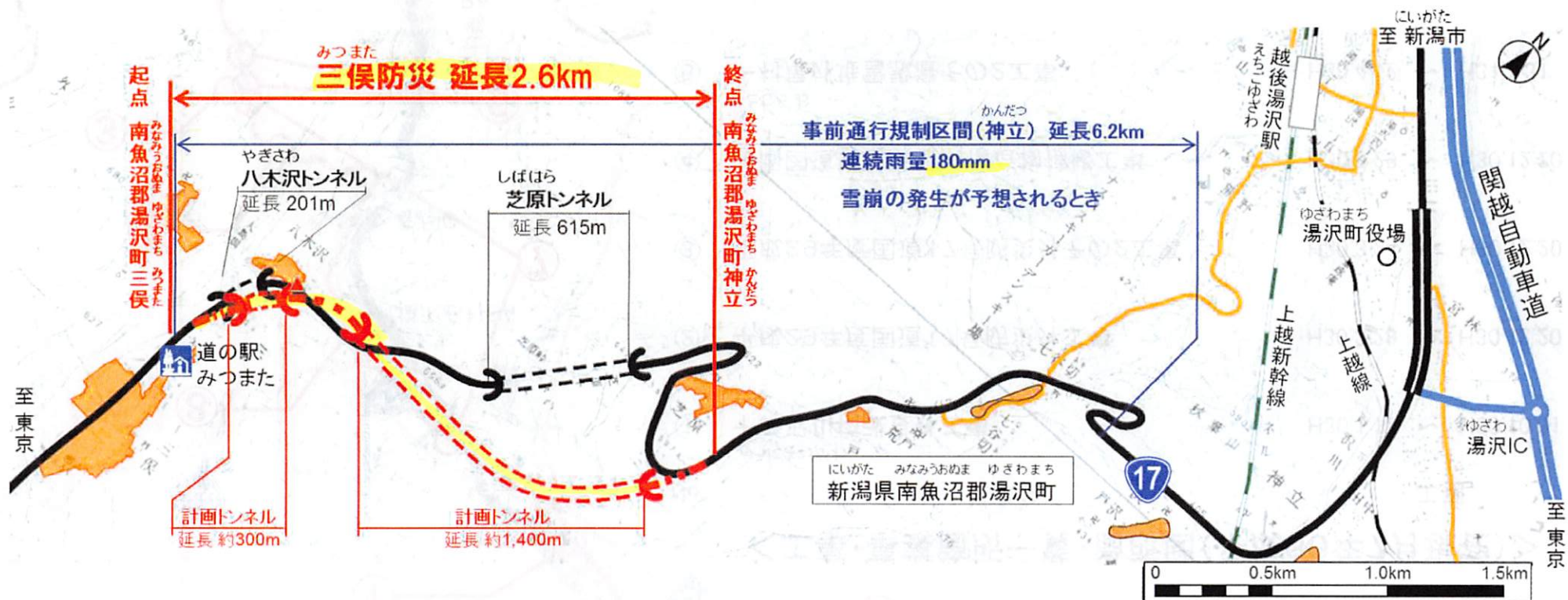
至東京

至新潟 24

平成30年度の工事等予定

平成30年度 三俣防災事業

- 事前通行規制区間(連続雨量180mm)の解消および急勾配区間における登坂不能車の発生やトンネルの幅員狭小による事故危険区間の解消を目的とし、H29年度に新規事業化。
- 平成30年度は、環境調査、地質調査及び道路設計を実施。

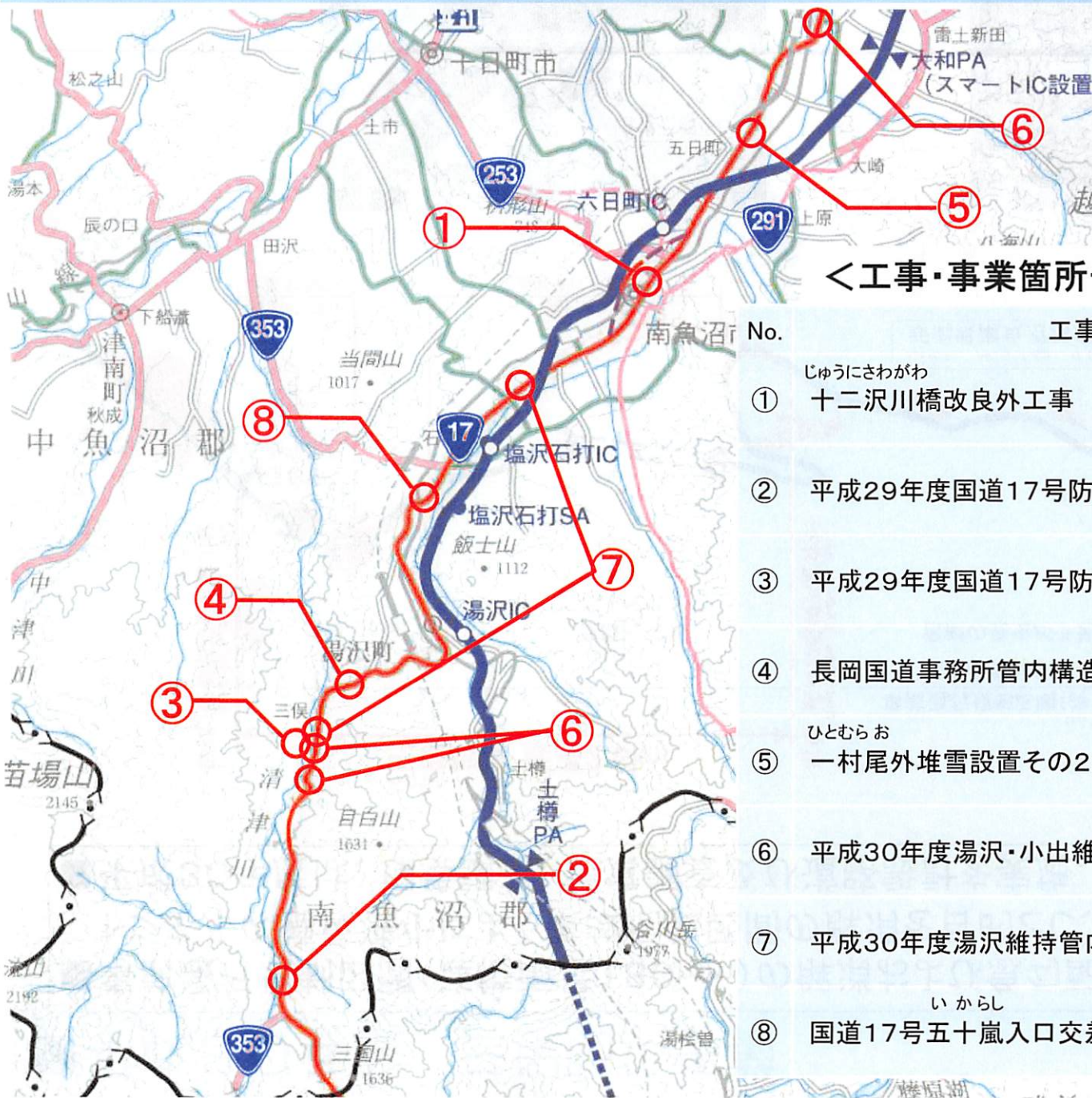


登坂不能車発生状況 (湯沢町三俣)



狭小トンネル入口で停車する大型車

■湯沢・南魚沼地域の平成30年度主な工事等予定

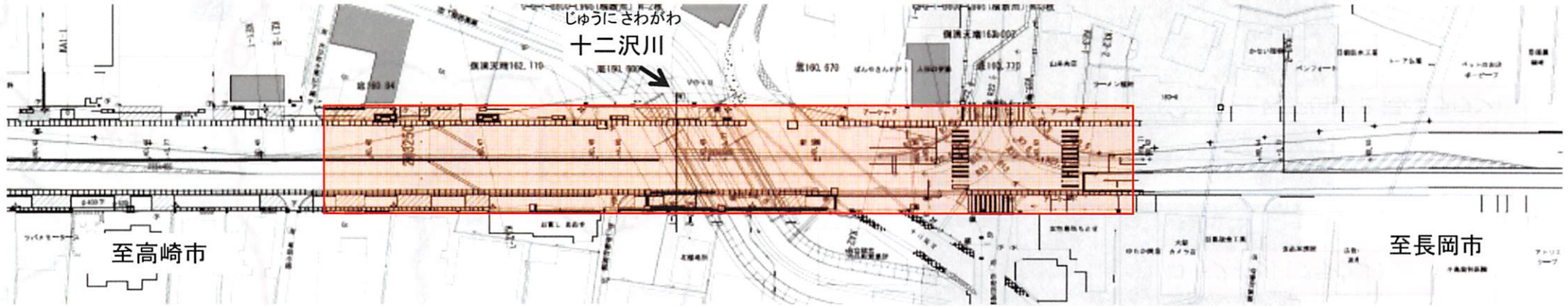


<工事・事業箇所一覧・箇所図(平成30年7月現在)>

No.	工事名	工期
①	じゅうにさわがわ 十二沢川橋改良外工事	H30.1.16 ~ H30.10.31
②	平成29年度国道17号防災外工事	H30.3.28 ~ H30.12.20
③	平成29年度国道17号防災外その2工事	H30.3.24 ~ H30.12.20
④	長岡国道事務所管内構造物補修工事	H30.3.29 ~ H30.12.20
⑤	ひとむらお 一村尾外堆雪設置その2工事	H30.4.12 ~ H31.1.31
⑥	平成30年度湯沢・小出維持管内構造物補修工事	H30.8.7 ~ H31.3.29
⑦	平成30年度湯沢維持管内舗装修繕工事	H30.6.23 ~ H30.10.30
⑧	いからし 国道17号五十嵐入口交差点改良工事	H30.3.28 ~ H30.12.21

じゅうに さわがわ

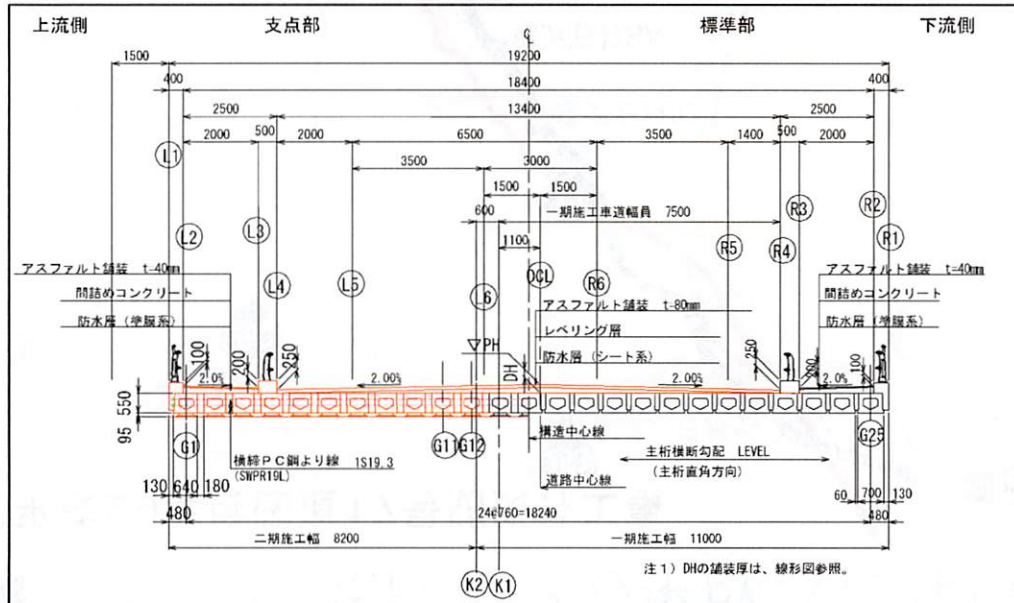
①十二沢川橋改良外工事



■主な工事内容

- ・旧橋撤去工、コンクリート橋上部工、舗装工

第2期施工上部工構造一般図



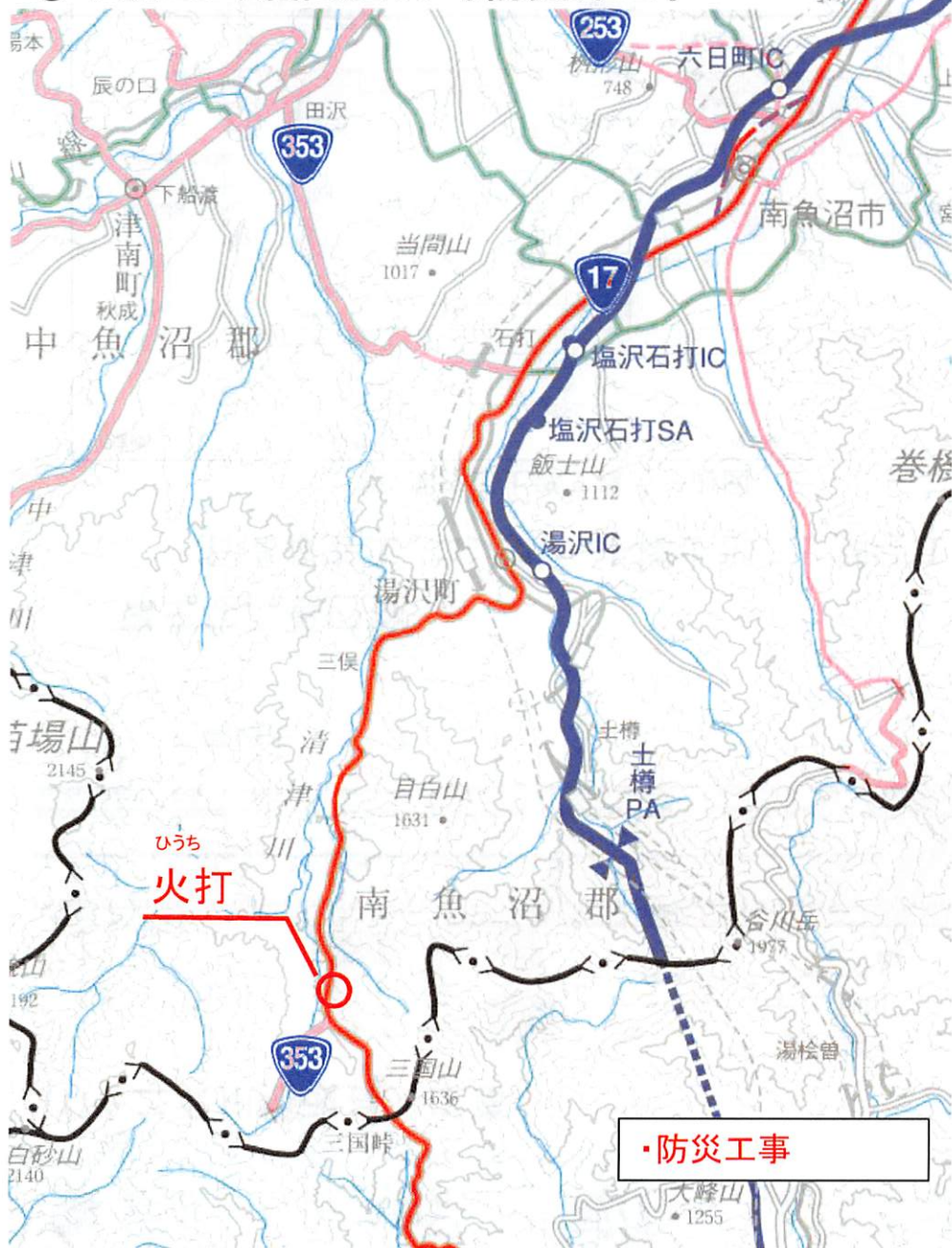
平成23年7月28日 出水状況



至長岡市

至高崎市

②平成29年度国道17号防災外工事



■防災工事(道路防災点検の要対策箇所について対策)

・火打(湯沢町大字三国)

要対策対象：落石・崩壊

⇒ 主な対策内容：

ロープネット工、土砂流出防止柵工

<対策イメージ>



ロープネット(ブラウン)



土砂流出防止柵(ブラウン)

③平成29年度国道17号防災外その2工事



- ・防災工事
- ・スノーシェッド補修工事

■防災工事(道路防災点検の要対策箇所について対策)

- みつまた
- ・三俣(湯沢町大字三俣)
- 要対策対象：落石・崩壊
- ⇒主な対策内容：
ロープネット工

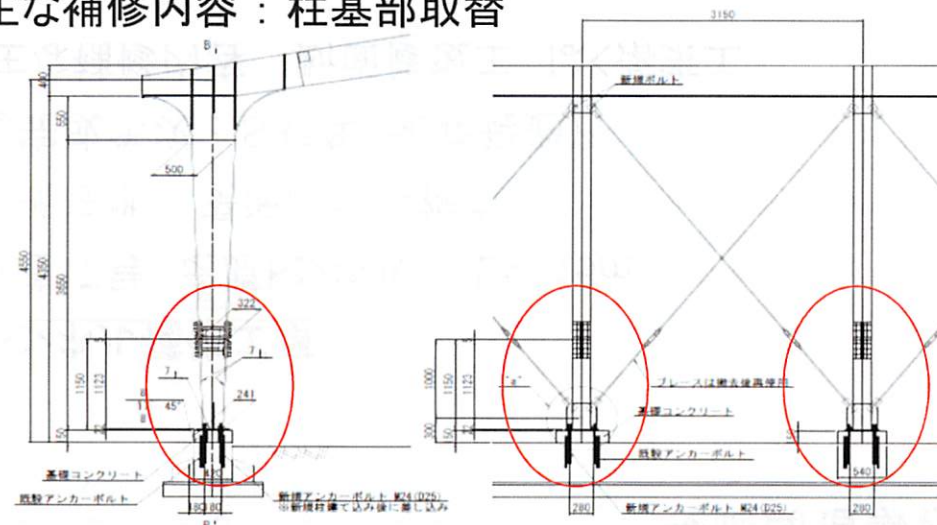
◆対策イメージ



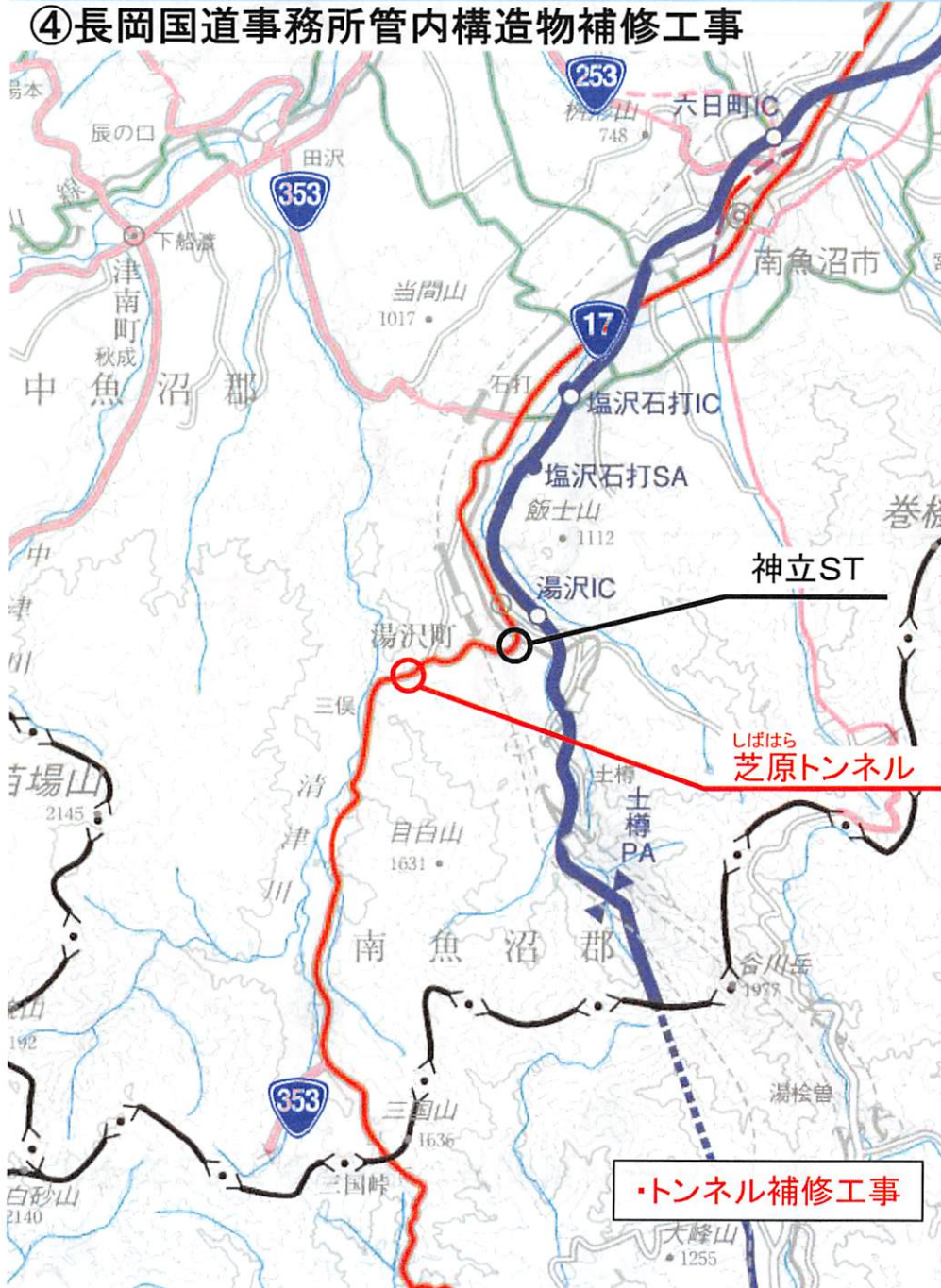
ロープネット(ブラウン)

■スノーシェッド補修工事

- みつまた
- ・三俣スノーシェッド L=851m
- ①所在地：湯沢町大字三俣
- ②完成年次：S40年(53年経過)
- ⇒主な補修内容：柱基部取替



④長岡国道事務所管内構造物補修工事



■トンネル補修工事

・国道17号 芝原トンネル L=615m

①所在地：湯沢町大字神立

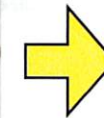
②完成年次：S37年(56年経過)

⇒主な補修内容：断面修復工、はく落策工

<対策イメージ>



対策前



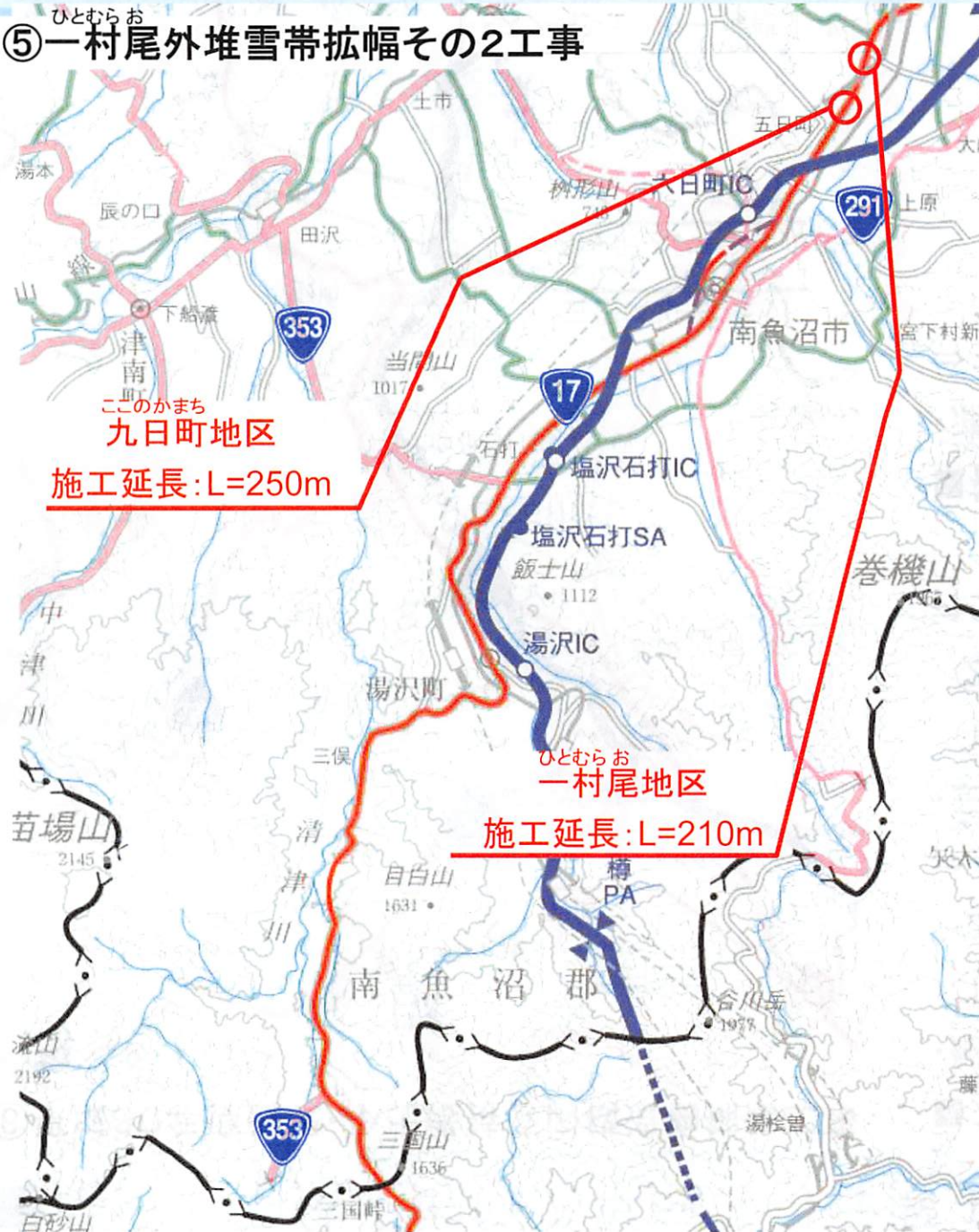
対策後

■その他補修工事

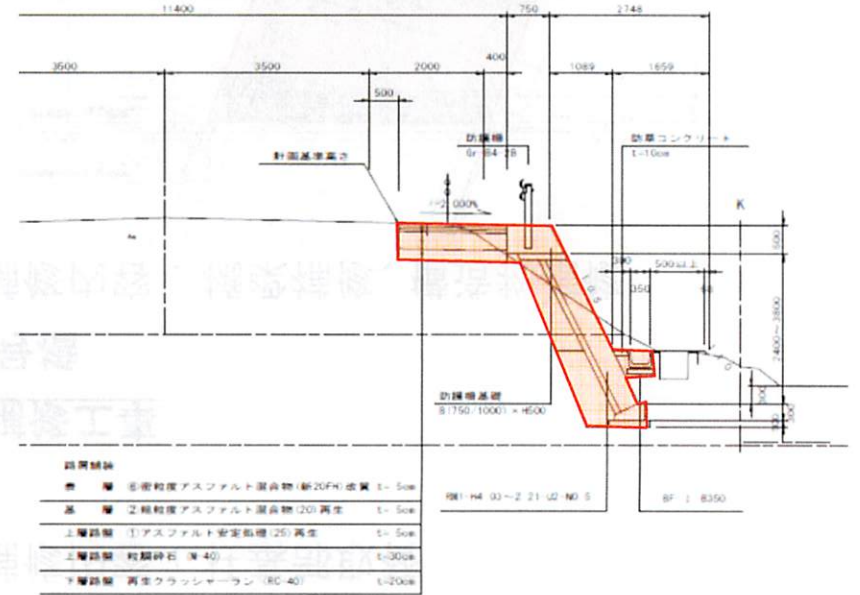
・神立ST構内の消雪パイプ井戸 2箇所更新

湯沢・南魚沼地域の平成30年度主な工事等予定

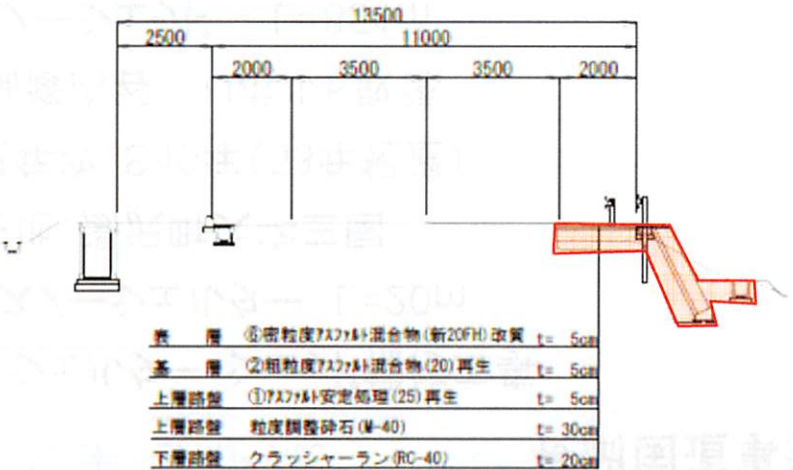
⑤ 一村尾外堆雪帯拡幅その2工事



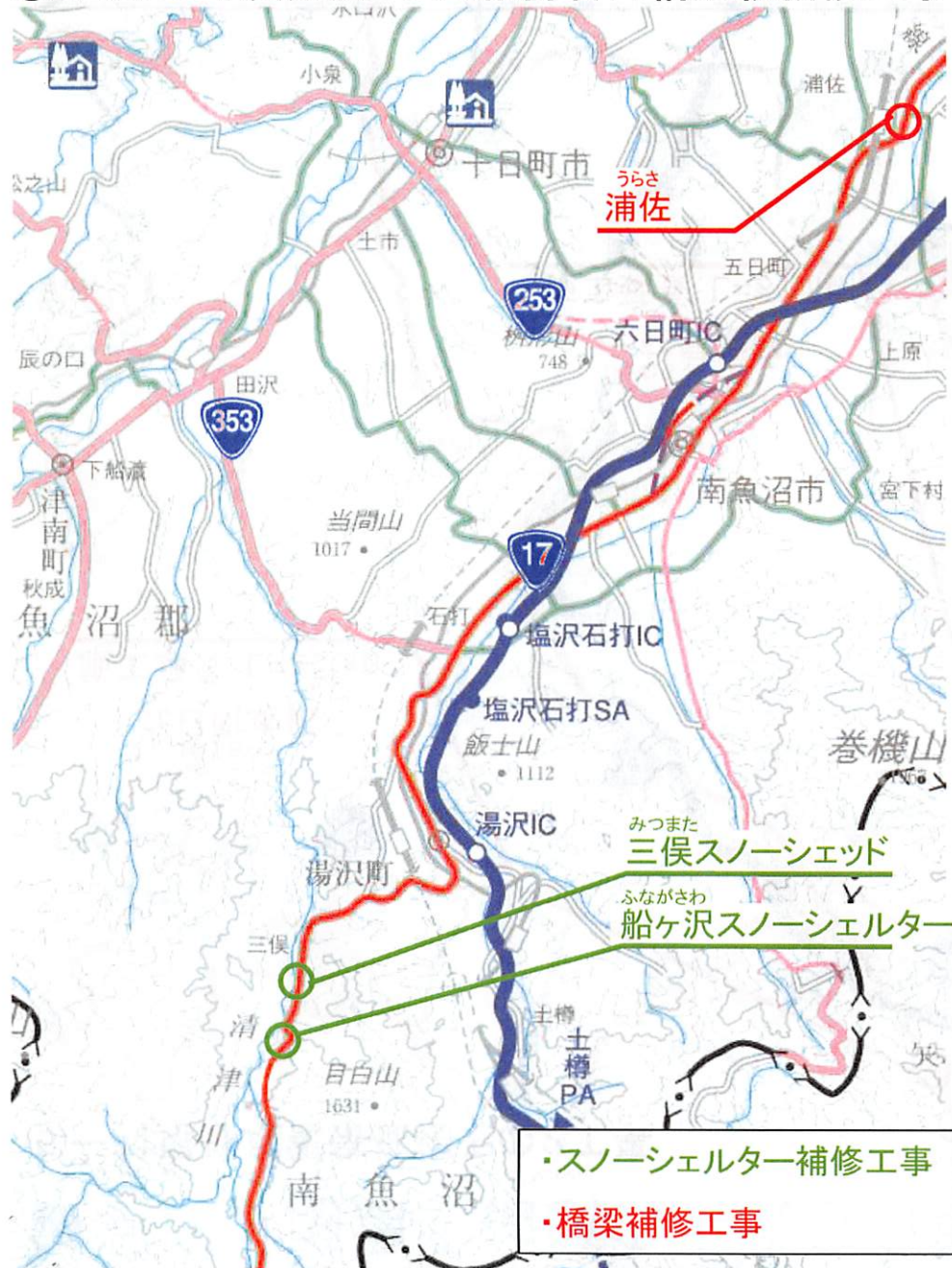
一村尾地区 標準横断面図



九日町地区 標準横断面図



⑥平成30年度湯沢・小出維持管内構造物補修工事



■スノーシェルター・シェッド補修工事

ふながさわ
・船ヶ沢スノーシェルター L=20m

- ①所在地：湯沢町大字三国
- ②完成年次：S40年(53年経過)

⇒主な補修内容：Uボルト取替

みつまた
・三俣スノーシェッド L=851m

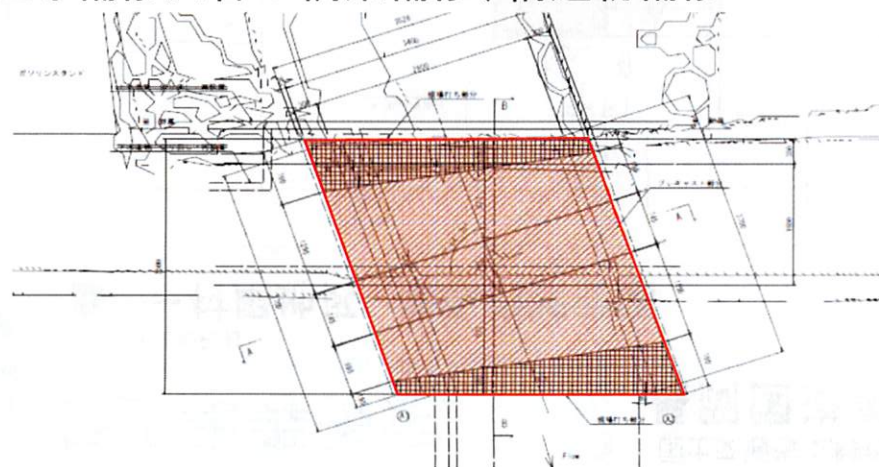
- ①所在地：湯沢町大字三俣
- ②完成年次：S40年(53年経過)

⇒主な補修内容：柱基部取替

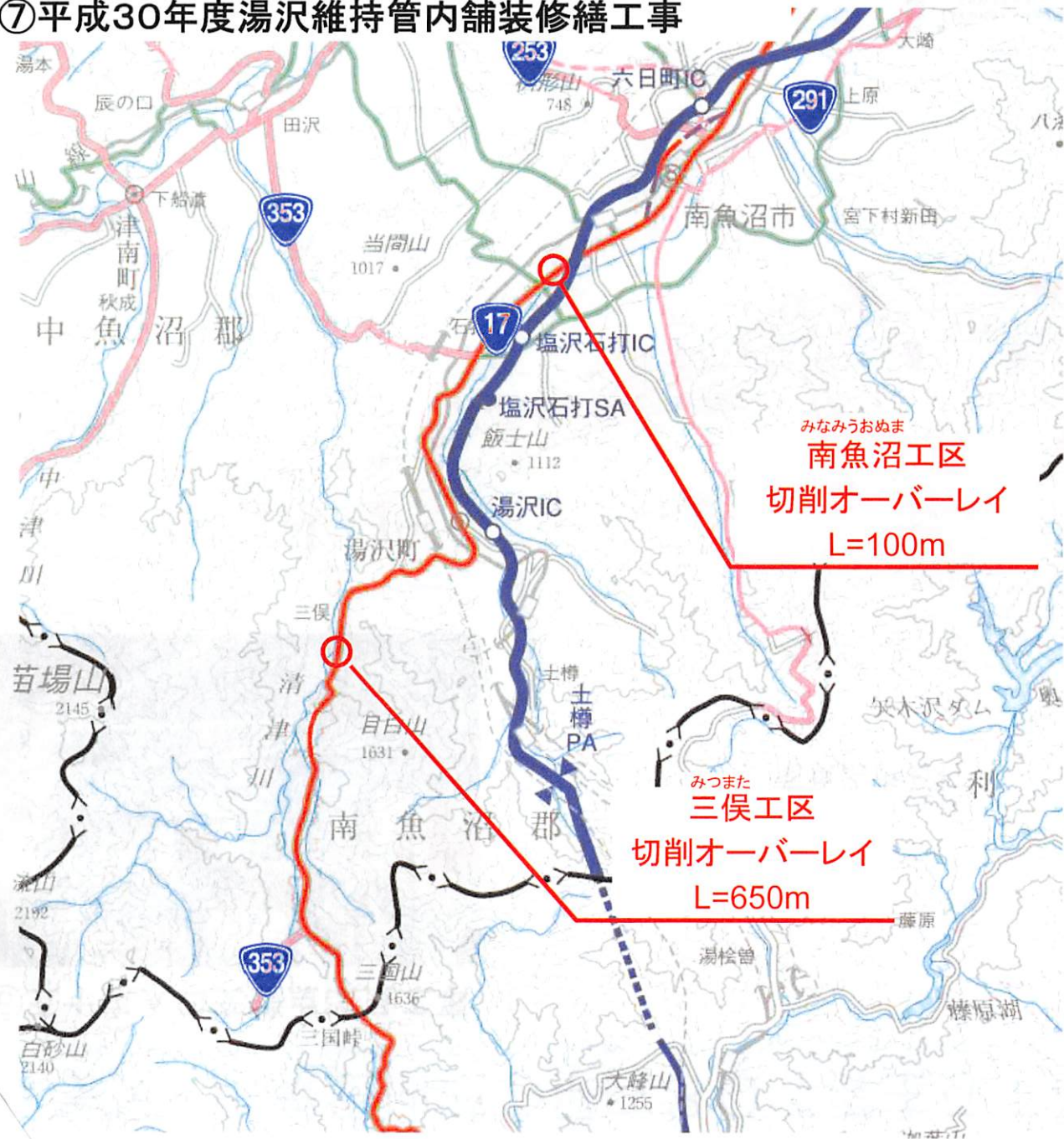
■橋梁補修工事

うらさ
・浦佐1号橋

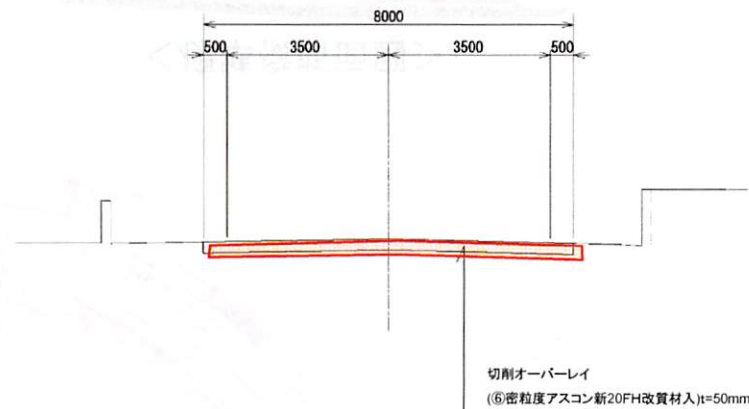
⇒主な補修内容：橋梁補修、構造物補修



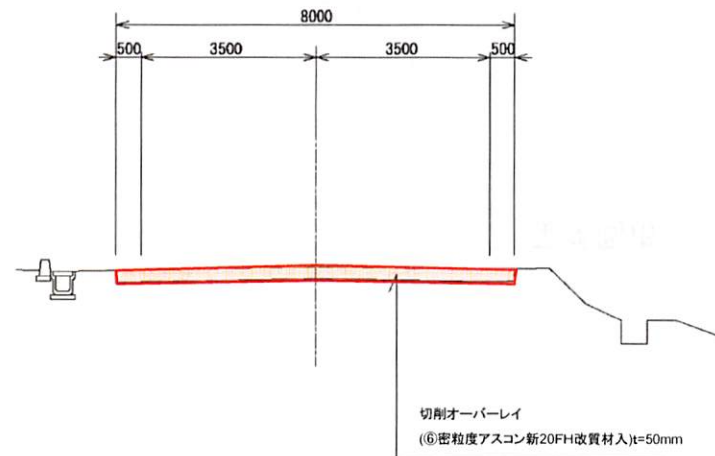
⑦平成30年度湯沢維持管内舗装修繕工事



みつまた
■三俣工区 舗装修繕工標準断面図



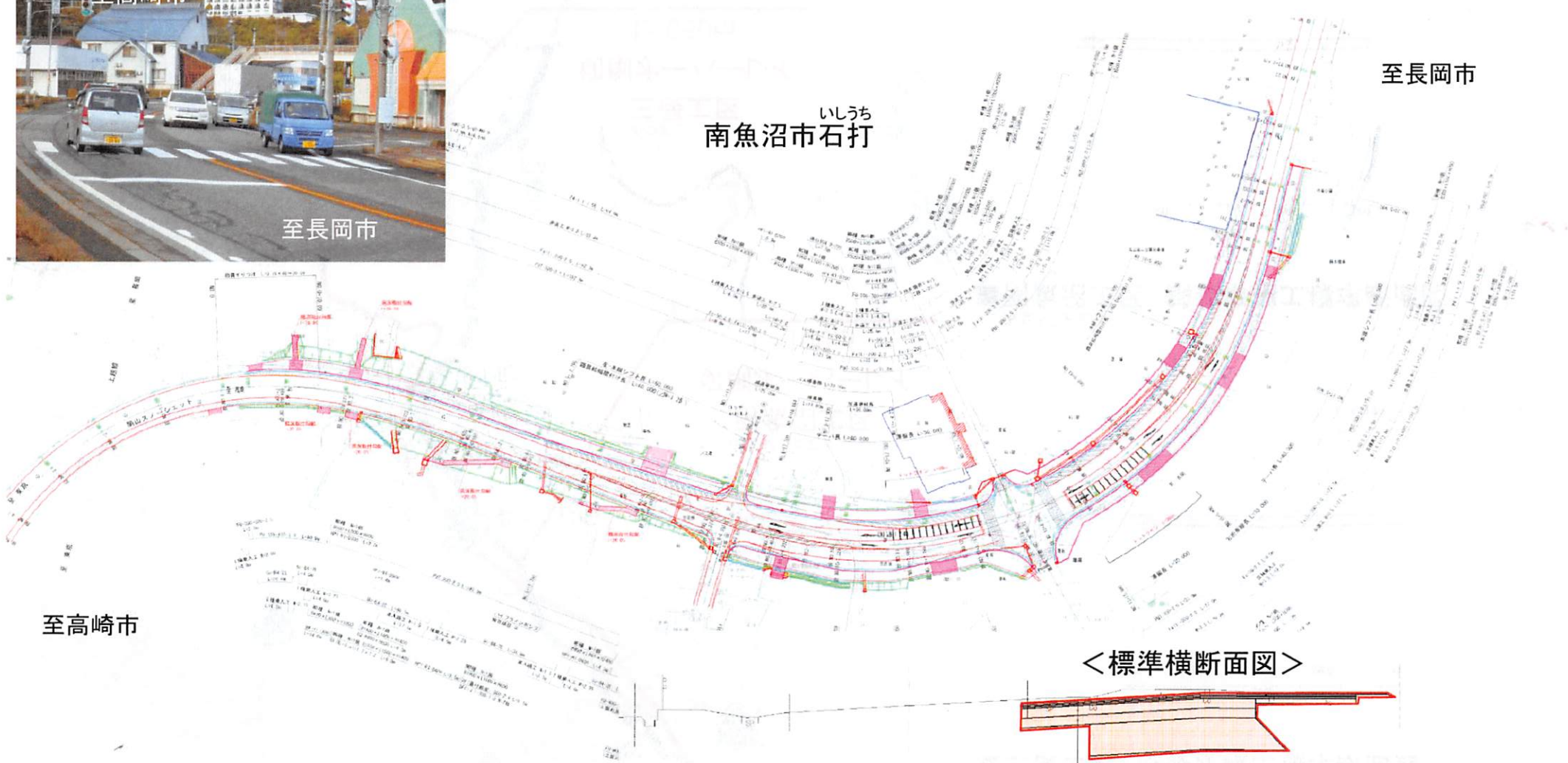
みなみうおぬま
■南魚沼工区 舗装修繕工標準断面図



湯沢・南魚沼地域の平成30年度主な工事等予定

いからし

⑧五十嵐入口交差点改良工事



＜標準横断面図＞

(本施工部)

表層	⑥密粒度7.5%材料混合物(新20FH)改質材入	t=5cm
基層	②粗粒度アスコン	t=5cm
上層路盤	アスファルト安定処理	t=5cm
上層路盤	粒度調整砕石(M-40)	t=30cm
下層路盤	再生クラッシュヤラン(RC-40)	t=30cm

(新舗設部)

表層	⑥密粒度7.5%材料混合物(新20FH)改質材入	t=5cm
基層	②粗粒度アスコン	t=5cm
上層路盤	アスファルト安定処理	t=5cm
上層路盤	粒度調整砕石(M-40)	t=15cm